



## Note succincte en réponse à la question formulée par le Tribunal

Le Tribunal international du droit de la mer a adressé aux deux Parties la question suivante :

« Les Parties pourraient-elles fournir des précisions sur les raisons pour lesquelles le « Zheng He » est entré dans le Port de Tampico ? Elles sont aussi priées de fournir des informations, si elles sont disponibles, sur l'emplacement et le moment où les prochains travaux de dragage du « Zheng He » devraient avoir lieu y compris tout arrangement contractuel ou autre relatif à ces droits ».

La présente note a pour but de compléter et préciser les informations fournies par le Luxembourg lors du premier et du second tours de plaidoiries. Elle fait référence aux documents produits avant la clôture de la procédure pour répondre aux attentes du Tribunal.

L'armateur du *Zheng He* a pris la décision nautique de quitter les Bahamas en raison des risques accrus d'ouragan annoncés dans la région pour y revenir ensuite dès que possible. Des pourparlers avaient été entrepris et formalisés avec Orion Marine Group pour un programme de travaux de dragage étalés sur plusieurs mois au *Grand Bahama Shipyard* (Doc. 13 : *Grand Bahama Shipyard, Dredging and reclamation works*). Le contrat identifie bien la drague *Zheng He* et la période : « *Start Dredging after Hurricane Season November 2023* ».

Il ne souhaitait pas rester aux Bahamas en octobre 2023, car les mauvaises conditions météo auraient pu entraîner une avarie si l'armateur n'avait pas décidé de quitter Freeport sans attendre, vu la faible vitesse du navire. Il y a lieu d'indiquer que le *Zheng He* ne pouvait pas trouver refuge dans le port de Freeport, faute de quai disponible à ce moment.

Au départ de Freeport, le *Zheng He* s'est vu délivrer le **5 octobre 2023** par les autorités des Bahamas un document appelé *Certificate of Clearance Outward* (**Annexe 1 du Mexique**). Il s'agit d'un document obligatoire délivré par les douanes de l'État de départ en échange de la déclaration de sortie et autorisant le navire à appareiller. Dans la pratique maritime, la mention de destination figurant derrière l'adverbe « for » désigne une destination étrangère indicative hors de l'État de départ (« *outwards* »). Il ne qualifie en rien l'objet nautique ou commercial de l'escale projetée, et ne contraint pas le navire à y escaler effectivement. En aucun cas, cette indication ne détermine la destination finale du voyage hauturier. Au demeurant, le Luxembourg souligne que le port de Tampico, dans un document intitulé « *vessel scheduling record of the port of Tampico* » (**Annexe 7 du Mexique**), en date du 30 octobre 2023, indique que le navire est en provenance des Bahamas et à destination finale des Pays-Bas (« *Holland* »).

Une fois à l'abri dans le Golfe du Mexique, le *Zheng He* décidait d'escaler pour procéder à des opérations de maintenance, de ravitaillement, à de relève de l'équipage, opérations qui étaient impératives et ne pouvaient pas être différées.

Le **9 octobre 2023**, avant l'arrivée du navire sur zone, l'agent mexicain du navire adressait aux autorités mexicaines douanières à Tampico un **préavis** d'arrivée de navire hauturier (**Annexe MC 4**). Cette notification, réalisée par l'agent à titre de précaution, était adressée de façon systématique, pour ne pas dire automatique, par l'agent mexicain du navire. Après avoir mentionné en premier lieu la finalité nautique impérative (relève d'équipage et ravitaillement), l'agent indique également que le navire allait être soumis à une procédure d'importation temporaire. Or une telle procédure est conditionnée par la conclusion d'un contrat au Mexique qui ne s'est jamais présenté. Il ne pouvait donc pas y avoir d'intention de procéder à l'importation temporaire.

Le **11 octobre 2023**, le navire *Zheng He* était au mouillage dans le Golfe du Mexique dans la mer territoriale du Mexique, sans être encore entré dans les eaux intérieures.

Le **17 octobre 2023**, alors que le navire était toujours en attente sur rade et qu'il n'était pas entré au port, l'agent maritime notifiait aux autorités mexicaines portuaires que l'escala à Tampico avait pour but de recevoir les prestations nécessaires à la poursuite du voyage maritime, à savoir la relève d'équipage, le ravitaillement, l'enlèvement des eaux usées, et l'entretien préventif (**Annexe MC 7**). La demande ne faisait nulle mention d'un contrat de prestation de service de dragage dans le Tamaulipas ni au Mexique, ni d'une demande d'importation temporaire. Il s'agissait explicitement d'une escale strictement nautique au port dans le cadre d'un voyage hauturier.

Le **21 octobre 2023**, les autorités portuaires accordaient alors au *Zheng He* l'autorisation de principe d'entrer au port, au quai n°3, (**Annexe MC 9**). Cette autorisation était le résultat d'une concertation entre les parties prenantes du *Comité d'exploitation du port de Tampico*, incluant les autorités douanières. Ce Comité se réunit ordinairement trois fois par semaines pour décider de l'affectation des quais ; s'y ajoutent encore des réunions extraordinaires. Le 21 octobre, précisément, il s'agissait d'une réunion extraordinaire durant laquelle l'entrée du *Zheng He* était à l'ordre du jour (**Document n°12**). Il résulte de ce document, dont figure ici une capture, que le *Zheng He* était autorisé à séjourner au port pour une finalité exclusivement nautique :

ZHENG HE / JW LOGISTIC - ASIPONA DOCK 3 MOORING CICE, 15 DAYS STAY, ENTRY DRAFT 6.50 METRES. RUBBISH REMOVAL  
\* AVEC IOSSIF DUTSINIS, LA BOUE AVEC LACAVEX ET LES TRAVAUX MÉCANIQUES AVEC ELECTROMEX.

Rappelons que les opérations de maintenance pour un navire de service, en particulier une drague, sont complexes et nécessitent une escale plus longue que pour un navire ordinaire. En réponse à l'agent du navire qui demandait de pouvoir rester au port 3 à 4 semaines (**Annexe MC 7**), le comité d'exploitation du port de Tampico a reconnu cette nécessité en lui accordant une autorisation de 15 jours (**Document 12**).

Le **23 octobre 2023**, alors que le navire venait d'accoster au quai n°3, l'agent du navire confirmait aux autorités mexicaines douanières que l'escala au port était réalisée « dans le seul but » (*souligné*) de procéder au ravitaillement du navire, à la relève d'équipage et à un entretien préventif, tout en restant à la disposition des autorités pour tout type d'instruction » (**Annexe MC 10**). Cette pièce capitale est délibérément passée sous silence par le Mexique. Elle établit que l'agent, agissant sur mandat exprès de l'armateur, exclut catégoriquement toute finalité commerciale de l'escala.

En conclusion, il ne peut donc y avoir de doute sur le caractère exclusivement nautique de l'escale envisagée, ce qui était parfaitement connu des autorités mexicaines, y compris des douanes. Par la suite la drague devait se rendre à nouveau aux Bahamas pour un contrat de dragage prévu pour novembre 2023 après la saison des ouragans (**Document n°13**).

En résumé, le navire en provenance des Bahamas était en navigation hauturière. Il est arrivé sur rade avant d'entrée au port. L'attente sur rade dans la conjoncture portuaire actuelle est ordinaire et la durée de l'escale nautique justifiée par la spécificité du navire.

Hambourg, le 12 juillet 2024, à 16 h 15



Annabel Rossi  
*Agent du Luxembourg*  
*Chef de service*  
*Affaires juridiques, législation et agréments*  
*Commissariat aux Affaires Maritimes du Luxembourg*